

പോലെ ശമ്പള കമ്മീഷന്റെ ആനുകൂല്യം ഈ ജീവനക്കാർക്ക് എന്നുമുതൽ കിട്ടും എന്നും അങ്ങയ്ക്ക് പറയാമോ?

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : സർ, വാഹനാപകടങ്ങൾ നമ്മെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം തെളിയിക്കുന്ന കാര്യമാണ്. ചിലപ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സുകളും അപകടവുമായി ബന്ധപ്പെടാറുണ്ട്. പക്ഷേ എല്ലാ അപകടങ്ങളും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. വാഹനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതാണ് എന്നുള്ളത് ശരിയല്ല. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് വാഹനങ്ങൾ ലക്ഷ്യസ്ഥാനത്തെത്താൻ നിശ്ചയിച്ചിരുന്ന സ്പീഡിൽനിന്ന് സ്പീഡ് കുറയ്ക്കാൻ ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നശേഷം തീരുമാനിക്കുകയുണ്ടായി. ഇനിയും അതിനെ സംബന്ധിച്ച് ആവശ്യമായ ചർച്ച നടത്താൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഉൾപ്പെടെ ആർക്കും ഇക്കാര്യത്തിലുള്ള അഭിപ്രായം ഗവൺമെന്റിന്റെ മുൻപിൽ ഉന്നയിക്കാം. തുറന്ന മനസ്സോടുകൂടി ഗവൺമെന്റ് അക്കാര്യം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതും തീരുമാനം കൈകൊള്ളുന്നതുമാണ്. ശമ്പളക്കരാർ ഏതു ദിവസം മുതലാണ് നടപ്പിലാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചത്, ആ ദിവസം മുതൽത്തന്നെ നടപ്പിലാക്കും; അക്കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവും വേണ്ട.

(2) സംസ്ഥാനത്തെ റോഡ് ഗതാഗതമേഖല നേരിടുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ

ശ്രീ. എളമരം കരീം : സർ, സംസ്ഥാനത്തെ റോഡ് ഗതാഗത മേഖലയിലെ വിവിധങ്ങളായ പ്രശ്നങ്ങൾ സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരാനാണ് ഞാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഏറ്റവും കൂടുതൽ തൊഴിലാളികൾക്ക് തൊഴിലവസരം നൽകുന്നതും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ റവന്യൂ വരുമാനത്തിൽ ഗണ്യമായ വിഹിതം നൽകുന്നതുമായ റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് മേഖല ഇന്ന് ഗുരുതരമായ സ്ഥിതിവിശേഷം നേരിടുകയാണ്. വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം കേരള സംസ്ഥാനത്ത് ക്രമാതീതമായി വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. 31-3-98 വരെ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുള്ളത് പതിനഞ്ച് ലക്ഷത്തി ഏതായിരത്തി മൂപ്പത്തിയെട്ട് വാഹനങ്ങളാണ്. ഇത് തലേ വർഷത്തേക്കാൾ 13 ശതമാനം വർദ്ധനവാണ് കാണിക്കുന്നത്. ഓരോ വർഷവും ശരാശരി 13 ശതമാനമെന്ന തോതിൽ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഊരുചക്ര വാഹനങ്ങളാണ് വർദ്ധനവിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഏറ്റവും മുൻപന്തിയിൽ നിൽക്കുന്നത്. 1975-ൽ 100 ചതുരശ്ര കിലോമീറ്ററിൽ മൂന്നുറ്റിയെട്ടു വാഹനങ്ങൾ ഉണ്ടായിരുന്ന സംസ്ഥാനത്ത് 1998-ലെ കണക്ക് അനുസരിച്ച് അത് പത്തിരട്ടി വർദ്ധിച്ചു. 3880-ൽ എത്തിയിരിക്കുകയാണ്. ഇങ്ങനെ വരുന്ന ഈ വർദ്ധനവ് ഇന്ന് കേരളത്തിൽ നിലവിലുള്ള റോഡ് നെറ്റ് വർക്കിന് താങ്ങാൻ ആകാത്ത വിധത്തിൽ ഗൗരവതരമായ കൂഴപ്പത്തിലേയ്ക്ക് എത്തിയിട്ടുണ്ട്. പഞ്ചായത്ത്-മുനിസിപ്പൽ ഭരണ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള അങ്ങാടികൾക്കും റോഡുകൾക്കും ഒന്നും ഉൾക്കൊള്ളാൻ കഴിയാത്ത വിധത്തിലാണ് വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിൽ വർദ്ധനവുണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇക്കണോമിക് റിവ്യൂവിലെ കണക്കനുസരിച്ച് 31-3-98 വരെ നിലവിലുള്ള റോഡുകളുടെ ദൈർഘ്യം രണ്ടു ലക്ഷത്തി പത്തൊൻപതിനായിരത്തി എണ്ണൂറ്റിയഞ്ച് കിലോമീറ്ററാണ്. ഒറ്റ നോട്ടത്തിൽ ഇത് വളരെ കൂടുതൽ ദൈർഘ്യം ഉള്ള റോഡുകളാണെന്ന് തോന്നാമെങ്കിലും ഇതിൽ നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ പങ്ക് 1011 കിലോമീറ്റർ മാത്രമാണ്. രണ്ട് നാഷണൽ ഹൈവേകളാണ് സംസ്ഥാനത്തുള്ളത്. എൻ. എച്ച് 17-ഉം എൻ.എച്ച് 47-ഉം. നാഷണൽ ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിലും നാഷ

ണൽ ഹൈവേ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്ന കാര്യത്തിലും കടുത്ത അവഗണന നേരിടുന്ന സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. രാജ്യത്തെ മൊത്തം ദേശീയ പാതകളുടെ രണ്ടു ശതമാനം മാത്രമാണ് കേരളത്തിലുള്ളത്. അതു മാത്രമല്ല, കേരളത്തിൽ നിലവിലുള്ള ദേശീയ പാതകളുടെ ഏകദേശം 35 ശതമാനം റോഡുകളിൽ മാത്രമാണ് ഡബിൾ ലൈൻ സൗകര്യമുള്ളത്. നമ്മുടെ തൊട്ടടുത്ത കർണ്ണാടകം, തമിഴ്നാട്, ആന്ധ്ര എന്നീ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ 90 ശതമാനത്തിൽക്കൂടുതൽ ദൈർഘ്യം ദേശീയപാതകളിൽ ഡബിൾ ലൈൻ സൗകര്യമുണ്ട്. ആ കാര്യത്തിലും നമ്മൾ അവഗണിക്കപ്പെടുകയാണ്. കേരളത്തിലെ നാഷണൽ ഹൈവേകളിലാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഗതാഗതത്തിരക്ക് ഉള്ളത്. പക്ഷേ ആ പരിഗണന നമ്മുടെ നാഷണൽ ഹൈവേകൾക്ക് ലഭിക്കുന്നില്ല. ബാക്കി റോഡുകളിൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി-ക്ക് 22,258 കിലോമീറ്റർ റോഡ് മാത്രമാണ് ഉള്ളത്. 1,88,521 കിലോമീറ്റർ പഞ്ചായത്ത് റോഡുകളാണ്. പഞ്ചായത്ത് വക റോഡുകളിൽ ഏതാണ്ട് മൂന്ന് ശതമാനത്തോളം റോഡുകൾ മാത്രമേ ടാർ ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളൂ. ഇതിൽനിന്നും കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ ഇന്നത്തെ അവസ്ഥ എന്താണെന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയും. റോഡുകൾ വികസിക്കാതിരിക്കുകയും ഉള്ള റോഡുകൾതന്നെ വാഹനഗതാഗതയോഗ്യമല്ലാതിരിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന സന്ദർഭത്തിലും 1988-ലെ മോട്ടോർ വാഹന ഭേദഗതി നിയമം നൽകുന്ന സൗകര്യം ഉപയോഗിച്ച് വാഹനങ്ങൾക്ക് പുതിയതായി പെർമിറ്റ് നൽകാൻ ഗവൺമെന്റ് നിർബന്ധിതമാകുകയും വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം ക്രമാതീതമായി വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ഈ അവസ്ഥയാണ് സംസ്ഥാനത്ത് ഗുരുതരമായ പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്നത്.

അതുപോലെതന്നെ സ്റ്റേജ് കാര്യങ്ങളുടെ കാര്യം. ബസ്സുകൾക്ക് പെർമിറ്റ് കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള ഇന്നത്തെ അശാസ്ത്രീയമായ സംവിധാനം കാരണം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി നേരത്തേ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ജനങ്ങൾക്ക് അത്യാവശ്യമുള്ള റൂട്ടുകളിൽ വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. ബസ്സുടമകൾക്ക് ലഭിക്കുന്ന പെർമിറ്റ് സറണ്ടർ ചെയ്യുന്നതിനും പുതിയ പെർമിറ്റ് കരസ്ഥമാക്കുന്നതിനും പുതിയനിയമം അവർക്ക് അവസരം നൽകുന്നു. ഇതുകൊണ്ട് തൊഴിലാളികളുടെ ജോലി സുരക്ഷിതത്വം നഷ്ടപ്പെടുന്നു; ജനങ്ങളുടെ യാത്രാസൗകര്യം നഷ്ടപ്പെടുന്നു. വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് യാത്രചെയ്യാൻ ആവശ്യമുള്ള സന്ദർഭങ്ങൾ ഒഴിവാക്കി ടൈം ഷെഡ്യൂൾ തയ്യാറാക്കാൻ പോലും ബസ്സുടമകൾക്ക് സൗകര്യം ലഭ്യമാക്കുന്നതാണ് ഇന്നത്തെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ പെർമിറ്റ് വ്യവസ്ഥകൾ. മുമ്പെല്ലാം യാത്രാസൗകര്യം ഭേദവശ്യമുള്ള റൂട്ടുകൾക്ക് പെർമിറ്റ് നൽകുന്നതിന് നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്ന ആർ.ടി.എ.കളിൽ അനൗദ്യോഗികാംഗങ്ങൾ ഉണ്ടായിരുന്നു; ജനപ്രതിനിധികൾ ഉണ്ടായിരുന്നു. സംസ്ഥാനത്ത് നിലവിലുള്ള ആർ.ടി.എ. എന്ന് പറയുമ്പോൾ വെറും ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർമാത്രം അടങ്ങുന്ന ഒരു സമിതിയാണ്. അങ്ങനെ വരുന്നത് കൊണ്ട് ഈ വ്യവസായരംഗം ഇന്ന് ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യം നിർവ്വഹിക്കാൻ കഴിയാത്ത വിധത്തിൽ ആയിരിക്കുകയാണ്. മറ്റൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം, ചെലവുകൾ വർദ്ധിക്കുന്നതിനനുസരിച്ച് വരുമാനം നിർണ്ണയിക്കാൻ കഴിയാത്തതുകൊണ്ട് ഒരു വ്യവസായം എന്നനിലയിൽ ഇന്ന് അത് നടത്തിക്കൊണ്ടു പോകാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥ നേരിടുന്നു. ഡീസലിന്റേയും സ്പെയർ പാർട്ടികളുടേയും വില ക്രമാതീതമായി വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. എന്നാൽ വരുമാനം സർക്കാർ നിയന്ത്രിക്കുന്നു. ഈ രംഗത്തെ സംബന്ധിച്ച് സർക്കാരിന് വ്യക്തമായ ഒരു നയമുണ്ടാകണമെന്നുള്ളതാണ് എനിക്ക് നിർദ്ദേശിക്കാനുള്ളത്. ഇത് ഒരു സർവ്വീസാണോ അതല്ലെങ്കിൽ ഇൻഡസ്ട്രിയാണോ?

സർവ്വീസ്സാണെങ്കിൽ ജനങ്ങൾക്ക് മെച്ചപ്പെട്ട സേവനം ലഭ്യമാക്കാൻ സർക്കാർ കൈക്കൊള്ളുന്ന നടപടികളുടെ ഭാഗമായി വ്യവസായത്തിനുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം നികത്തിക്കൊടുക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ബാധ്യസ്ഥമാണ്. ഇൻഡസ്ട്രിയാണെങ്കിൽ ചെലവിനനുസരിച്ച് വരുമാനം ലഭ്യമാക്കുന്ന നടപടികളിലൂടെ വയബിലായി നടത്താനുള്ള സ്വാതന്ത്ര്യം നൽകാൻ ഗവൺമെന്റ് ബാധ്യസ്ഥമാണ്. ഇതുസംബന്ധിച്ച് ഒരു വ്യക്തമായ നയം ഗവൺമെന്റിനുണ്ടാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് നിർദ്ദേശിക്കാനുള്ളത്. സർ, നേരത്തെ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഉൾപ്പെടെയുള്ള സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളനിർണ്ണയം, കാലപ്പഴക്കം ചെന്ന ബസ്സുകൾ റീപ്പേസ് ചെയ്യുന്നതുൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ വരുമാനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഇന്ന് പ്രതിമാസം ആറുകോടിയോളം രൂപയുടെ നഷ്ടമുണ്ടാകുന്നുവെന്നാണ് എനിക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. ഇപ്പോൾത്തന്നെ ഏകദേശം മൂന്നുറിൽ ചിലാനം ബസ്സുകൾ അഞ്ച് വർഷത്തിൽക്കൂടുതൽ പഴക്കമുള്ളവയാണ്. ഇത്ര പഴക്കമുള്ള ബസ്സുകൾ വച്ചുകൊണ്ട് റൂട്ട് ഷെഡ്യൂൾ കാൻസലേഷനും ആവശ്യത്തിന് റൂട്ടുകളിൽ ബസ്സ് കൊടുക്കാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയ്ക്കും പരിഹാരം കാണാൻ കഴിയുമെന്ന് എനിക്ക് തോന്നുന്നില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ വികസനം എങ്ങനെ ഉറപ്പുവരുത്താമെന്ന കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ആലോചിച്ചുകൊണ്ടുമാത്രമേ ആ രംഗത്ത് ഇന്ന് നിലവിലുള്ള തൊഴിലാളികളുടെ താൽപ്പര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയൂ. അതുപോലെ തന്നെ ത്രിചക്ര വാഹനങ്ങൾ, ഓട്ടോ റിക്ഷകൾ, ടാക്സികൾ എന്നിവ ഓടിച്ച് ഉപജീവനം കഴിക്കുന്ന ലക്ഷക്കണക്കായ തൊഴിലാളികളാണ് ഈ സംസ്ഥാനത്തുള്ളത്. ചില പട്ടണങ്ങളിൽ പാർക്ക് ചെയ്യാനുള്ള സൗകര്യം പോലുമില്ല. തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ ഇന്നത്തെ അവസ്ഥയിൽ ഈ വാഹനങ്ങൾക്ക് പാർക്കിംഗ് സൗകര്യമുണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കുക എന്ന് പറയുന്നത് തികച്ചും അപ്രായോഗികമാണ്. വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം ക്രമാതീതമായി വർദ്ധിച്ച് നമ്മുടെ നഗരങ്ങളും ഗ്രാമങ്ങളും ശ്വാസമുട്ടുകയാണ്. തൊഴിലാളികൾക്ക് ന്യായമായ ജോലിയോ വരുമാനമോ ലഭിക്കുന്നില്ല. മാത്രമല്ല, ട്രാൻസ്പോർട്ട് മേഖലയ്ക്ക് സാമ്പത്തിക സഹായം നൽകുന്നതിനുവേണ്ടി രൂപീകരിച്ച കേരളാ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡെവലപ്പ്മെന്റ് ഫിനാൻസ് കോർപ്പറേഷന് ആവശ്യത്തിന് ധനസഹായം നൽകാൻ കഴിയുന്നുമില്ല. കേരളത്തിലെ വാഹന ഉടമകൾ, ഓപ്പറേറ്റേഴ്സ് ഇന്നും തമിഴ്നാട് ആസ്ഥാനമായ സ്വകാര്യ ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളെ, ബ്ലേഡ് കമ്പനികളെ ആശ്രയിക്കേണ്ടിവരുന്നു. ഈ രംഗത്തെ തൊഴിലാളികൾ അദ്ധ്വാനിച്ചുണ്ടാക്കുന്ന പണത്തിന്റെ ഗണ്യമായ ഭാഗം പലിശയിനത്തിലേയ്ക്ക് ഒഴുകിപ്പോവുകയാണ്. ഇതിന്റെയൊക്കെ ഫലമായി ഈ വ്യവസായരംഗമാകെ ഇന്ന് ഗുരുതരമായ തകർച്ചയിലേയ്ക്ക് നീങ്ങിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഇതിന് പരിഹാരമുണ്ടാകാനുള്ള ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാകേണ്ടതുണ്ട്. അതിന് എനിക്ക് നിർദ്ദേശിക്കാനുള്ളത്, സമഗ്രമായ ഒരു ട്രാൻസ് പോർട്ട് നയം ഗവൺമെന്റ് പ്രഖ്യാപിക്കണം എന്നാണ്. മറ്റൊന്ന് സ്റ്റേജ് കാര്യേജ് പെർമിറ്റ് നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് കേരളാ മോട്ടോർ വാഹന ചട്ടങ്ങളിൽ ഭേദഗതി വരുത്താനുള്ള അടിയന്തിര നടപടി ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കണം എന്നതാണ്. ഈ മേഖലയിൽ കൈക്കൊള്ളേണ്ട നടപടികളെ സംബന്ധിച്ച് പഠനം നടത്തുന്നതിന് ഒരു വിദഗ്ദ്ധസമിതിയെ ഗവണ്മെന്റ് നിയോഗിക്കുകയും പൊതുമേഖലയുടെ സമഗ്ര

മായ വികസനത്തിനാവശ്യമായ സ്ഥായിയായ നയം ഗവൺമെന്റ് കൈക്കൊള്ളുകയും ചെയ്യണമെന്നുകൂടി അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

വനവും ഗതാഗതവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ) : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം കേരളത്തിലെ മോട്ടോർ വ്യവസായ രംഗത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട, ഗൗരവത്തരമായ കാര്യങ്ങളാണ്. ആ ഗൗരവസ്വഭാവം കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടുതന്നെ 1998 നവംബർ മാസം 18-ാം തീയതി പുറപ്പെടുവിച്ച ഉത്തരവ് അനുസരിച്ച് അഡീഷണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കമ്മീഷണറെയും സീനിയർ ഡെപ്യൂട്ടി ട്രാൻസ്പോർട്ട് കമ്മീഷണറെയും തമിഴ്നാട്ടിൽ സ്റ്റേജ് കാര്യേജുകൾക്ക് പെർമിറ്റ് നൽകുന്ന സംവിധാനം സംബന്ധിച്ച് ഒരു പഠനം നടത്തുന്നതിനായി നിയോഗിക്കുകയുണ്ടായി. അവർ ആ പഠനം നടത്തി ഒരു റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. 12.1.99-ലാണ് സർക്കാരിന് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചത്. തമിഴ്നാട്ടിലെ എല്ലാ റൂട്ടുകളും ദേശസാൽക്കരിച്ചിരിക്കുകയാണെന്നും പ്രൈവറ്റ് മേഖലയിൽ പുതിയതായി പെർമിറ്റൊന്നും കൊടുക്കുന്നില്ലെന്നും എന്നാൽ സ്റ്റേജ് കാര്യേജുകൾക്ക് പെർമിറ്റ് നൽകുന്നതിന് നിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിൽ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ആക്ട് കൺകറന്റ് ലിസ്റ്റിൽപ്പെട്ട വിഷയമായതുകൊണ്ട് ലോക്കൽ അമെന്റുമെന്റ് ആകാമെന്നും ആ റിപ്പോർട്ടിൽ സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതുസംബന്ധിച്ച് ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിച്ചുവരികയാണ്. നിയമവകുപ്പുമായി ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യം ചർച്ചചെയ്യുകയുണ്ടായി. പക്ഷേ തമിഴ്നാട്ടിലെയും കേരളത്തിലേയും സ്ഥിതി വ്യത്യസ്തമാണെന്നാണ് നിയമവകുപ്പിന്റെ അഭിപ്രായം. തമിഴ്നാട്ടിൽ ഏറെക്കുറെ ഈ രംഗത്ത് പൊതുമേഖലയ്ക്ക് ആധിപത്യമാണുള്ളത്. കേരളത്തിൽ അങ്ങനെ ആധിപത്യമുണ്ടായിരുന്നെന്ന് പറയാൻ കഴിയുകയില്ല. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഇനി കൂടുതൽ പെർമിറ്റ് കൊടുക്കുന്നത് നിയന്ത്രിച്ചുകൊണ്ട് നിലവിലുള്ള പെർമിറ്റുകൾമാത്രം നിലനിറുത്തി മറ്റുള്ള റൂട്ടുകളെല്ലാം ദേശസാൽക്കരിച്ചുകൊണ്ട് കേരളത്തിൽ ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിക്കാൻ കഴിയുമോയെന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ച് നിയമപരമായി സംശയം ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് നിയമവകുപ്പ് കൂടുതലായി പരിശോധിച്ചു വരികയാണ്. മാത്രമല്ല, മൊത്തം സ്വകാര്യ പെർമിറ്റുകൾ നൽകിയിട്ടുള്ള റൂട്ടുകളൊഴിച്ചുള്ള മറ്റു റൂട്ടുകളെല്ലാം ദേശസാൽക്കരിച്ചുകൊണ്ട് ഇവിടെ ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചാലും ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യമനുസരിച്ച് വണ്ടി ഓടിക്കാൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് കഴിയുമോയെന്ന് സംശയമാണ്. കാരണം, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ആ രീതിയിലുള്ള ബഡ്ജറ്ററി സപ്പോർട്ട് കൊടുക്കാൻ നമുക്ക് കഴിയുന്നില്ല. ഒന്നുകിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഒരു സർവ്വീസായി നടത്തണം; അല്ലെങ്കിൽ വ്യവസായമായി നടത്തണമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ പറയുകയുണ്ടായി. ശരിയാണ്. ഇന്നിപ്പോൾ സർവ്വീസ്സായിട്ടാണ് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. പക്ഷേ അതിനാവശ്യമായ ബഡ്ജറ്ററി സപ്പോർട്ട് കൊടുക്കുന്നില്ല. വ്യവസായമായി നടത്താൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ അനുവദിക്കുകയെന്നു പറഞ്ഞാൽ ബസ്സ് ചാർജ്ജ്, തൊഴിലാളികളുടെ സേവന-വേതന വ്യവസ്ഥകൾ എന്നിവയുൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങളൊക്കെ തീരുമാനിക്കുന്നതിന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് പ്രത്യേക അധികാരം കൊടുക്കേണ്ടിവരും. നമ്മൾ ഇക്കാലമത്രയും ഇവിടെ വളർത്തിക്കൊണ്ടുവന്ന ചില പ്രത്യേക മാനദണ്ഡങ്ങളുടേയും മൂല്യങ്ങളുടേയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ അത്ര എളുപ്പമുള്ള കാര്യമല്ല അത്. എങ്കിലും ഇതുസംബന്ധിച്ച് വിശദാംശങ്ങൾ ചർച്ചചെയ്ത് ഈ രംഗത്ത് ഒരു നയം രൂപീകരിക്കാൻ ശ്രമിച്ചുവരികയാണ്. അദ്ദേഹം വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം നിയന്ത്രിക്കുന്ന കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ പറഞ്ഞു. മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ 59-ാം വകുപ്പിൽ വാഹനങ്ങളുടെ പ്രായപരിധി നിശ്ചയിക്കുന്ന

തിന് വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. അതിൻപ്രകാരം കേന്ദ്രസർക്കാരിന് ഔദ്യോഗിക ഗസറ്റിൽ പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ പ്രായപരിധി നിശ്ചയിക്കാവുന്നതാണ്. വാഹനങ്ങളുടെ ഭാരം, ഉപയോഗം മുതലായവ അടിസ്ഥാനമായി ഇവ നിശ്ചയിക്കപ്പെടാവുന്നതാണ്. എന്നാൽ ഇതുവരെ ഇത്തരം പരിധി കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിശ്ചയിച്ചിട്ടില്ല. ഇത് ചെയ്യേണ്ടത് അവരാണ്. ഇക്കാര്യം കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുന്നതാണ്. ലക്ഷക്കണക്കിനു വരുന്ന തൊഴിലാളികളുടെ താല്പര്യം സംരക്ഷിക്കത്തക്കവണ്ണം റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് രംഗത്ത് സ്വീകരിക്കേണ്ട നടപടികളെ സംബന്ധിച്ച് വിശദവും ശാസ്ത്രീയവുമായ തീരുമാനങ്ങളെടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഞാൻതന്നെ ട്രേഡ് യൂണിയൻ നേതാക്കളുടെ ഒരു യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടി ചർച്ച ചെയ്യുകയുണ്ടായി. ആ ചർച്ചയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ബന്ധപ്പെട്ടവരുമായി കൂടുതൽ ചർച്ച ചെയ്ത് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കാൻ ഗതാഗതവകുപ്പ് സെക്രട്ടറിയെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിരിക്കുകയാണ്. റോഡുകളിലെ വാഹനങ്ങളുടെ തിരക്കിനെ സംബന്ധിച്ച് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. കൊച്ചിയിലും തിരുവനന്തപുരത്തും പെർമിറ്റ് നൽകുന്നതിൽ കൺട്രോൾ ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കോഴിക്കോട് അതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിച്ചുവരികയാണ്. നഗരത്തിലേയും ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിലേയും വാഹനങ്ങളുടെ തിരക്കിനെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. ഇതു സംബന്ധിച്ച് ശക്തമായ ചില നടപടികൾ വേണ്ടിവരുമെന്നാണ് തോന്നുന്നത്. ഒരു കുടുംബത്തിനു ആകെ എത്ര വാഹനങ്ങളാകാം; ഒരു വ്യക്തിക്ക് എത്ര വാഹനങ്ങളാകാം; ഒരു കുടുംബത്തിലെ എല്ലാ വ്യക്തികൾക്കും വാഹനങ്ങളുടെ ആവശ്യമുണ്ടോ ഈ വക കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് വിശദമായ ചർച്ചയും പൊതുജനാഭിപ്രായവും രൂപീകരിക്കേണ്ടത് ആവശ്യമാണ്.

മി. സ്പീക്കർ : ചില രാജ്യങ്ങളിൽ വാഹനങ്ങൾക്ക് ഹോളിഡേ കൊടുക്കാറുണ്ട്. വാഹനങ്ങൾ എല്ലാ ദിവസവും ഓടുകയാണ്. വാഹനങ്ങൾക്ക് ഒരു ദിവസം ഹോളിഡേ-ഓഫ് കൊടുക്കണം. ആ വാഹനം ആ ദിവസം ഓടിക്കാൻ പാടില്ല. അങ്ങനെയൊരു നിയന്ത്രണം കൊണ്ടുവന്നാൽ കുറച്ചുകൂടി ഈ കാര്യങ്ങൾ നിയന്ത്രിക്കാൻ കഴിയും.

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : സർ, അത് ഉൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ ആലോചിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതു പോലെതന്നെ പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റം നമ്മുടെ സെക്രട്ടേറിയറ്റിൽ മന്ത്രിമാർ, ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ ഏതാണ്ട് ഒരേ ലക്ഷ്യസ്ഥാനത്ത് എത്തേണ്ടവർ ഏതാണ്ട് പട്ടണത്തിന്റെ അടുത്തുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ നിന്നും വരുന്നവർ- അവർക്ക് ഓരോരുത്തർക്കും പ്രത്യേകം പ്രത്യേകം വാഹനങ്ങളുടെ ആവശ്യമുണ്ടോ അതോ പൊതു ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഇവരെയെല്ലാം ഓഫീസുകളിൽ എത്തിക്കുന്നതിനും തിരികെ വീട്ടിൽ എത്തിക്കുന്നതിനും കഴിയുമോ? ഈവക കാര്യങ്ങളടക്കം പരിശോധനയ്ക്ക് വിധേയമാക്കേണ്ടതാണ് എന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. ഇതു സംബന്ധിച്ച് അപ്പുറത്തും ഇപ്പുറത്തും ഇരിക്കുന്ന മെമ്പർമാരും ഈ സഭയ്ക്ക് പുറത്തുള്ളവരും അടക്കം അഭിപ്രായ രൂപീകരണം നടത്തി ഒരു പൊതുജനാഭിപ്രായം ഉണ്ടാക്കണം. വാഹനങ്ങളുടെ തിരക്ക് ഒഴിവാക്കുന്നതിന് അത് ആവശ്യമാണെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം.

ശ്രീ. എളമരം കരീം : ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ മുന്നോട്ടുവെച്ചതുപോലെയുള്ള ചില നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഇക്കാര്യത്തിൽ വന്നിട്ടുണ്ട്. പാശ്ചാത്യ രാജ്യങ്ങളിൽ അർബൻ ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ സബ്സിഡൈസ് ചെയ്തുകൊണ്ട് വ്യക്തിഗത ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ കുറയ്ക്കാൻ ചില നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചതായി മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞു. ഇത്തരത്തിലുള്ള ഏതെല്ലാം സംവിധാനങ്ങൾ

ജാൺ ഏർപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്നത് എന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു പഠനം നടത്താൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : അത്തരത്തിൽ ഒരു പഠനം നടത്തി ഈ പ്രശ്നത്തിന് പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയുമോ എന്ന് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

III. സബ്മിഷൻ

(1) കിളിമാനൂർ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ഡിപ്പോയുടെ ശോച്യാവസ്ഥ

ശ്രീമതി ഭാർഗ്ഗവി തങ്കപ്പൻ : സർ, കിളിമാനൂർ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ് ഡിപ്പോയുടെ ശോച്യാവസ്ഥയെക്കുറിച്ച് വകുപ്പുമന്ത്രിയുടേയും ഗവൺമെന്റിന്റേയും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. ആ ഡിപ്പോയിൽ ആകെയുള്ളത് എഴുപത്തിമൂന്ന് ഷെഡ്യൂളുകളാണ്. അതിനാവശ്യമുള്ള ബസ്സുകൾ എൺപത്തേഴും. എന്നാൽ അറുപത്തിമൂന്നു ബസ്സുകൾ മാത്രമാണ് നിലവിലുള്ളത്. റിപ്പയറിംഗിനായി അവയിൽ പത്തു ബസ്സുകൾ എപ്പോഴും വർക്ക്ഷോപ്പിലാണ്. മാത്രവുമല്ല അടുത്ത ബസ്സ് ഡിപ്പോകളിലേക്ക് ഈ ഡിപ്പോയിൽനിന്ന് രണ്ടും മൂന്നും ബസ്സുകൾ വീതം സ്ഥിരമായി മാറ്റിക്കൊണ്ടു പോകാറുണ്ട്. കൊട്ടാരക്കര ഡിപ്പോയിലേക്ക് രണ്ടു ബസ്സുകൾ മാറ്റിക്കൊണ്ടു പോയിട്ടുണ്ട്. ശബരിമലയിലേക്ക് ബസ്സുകൾ മാറ്റിക്കൊണ്ടു പോകാറുണ്ട്. ആ ബസ്സുകൾ ഒന്നുതന്നെ തിരികെ കിളിമാനൂർ ഡിപ്പോയിലേക്ക് കൊടുക്കാറില്ല. അതിന്റെ ഫലമായി പ്രതിദിനം ഇരുപത്തഞ്ചോളം ബസ്സർവ്വീസുകൾ റദ്ദു ചെയ്യേണ്ടി വരുന്നു. ഇരുപത്തിനാല് ബസ്സുകൾ കൂടി ആ ഡിപ്പോയിലേക്ക് നൽകിയാലേ കൃത്യമായി സർവ്വീസ് നടത്താൻ കഴിയൂ. മറ്റൊരു പ്രശ്നം ബസ്സ്-സ്റ്റേഷൻ ഗ്രൗണ്ടിൽ മെറ്റൽ ഇളകി കിടക്കുന്നതുമൂലം യാത്രക്കാരുടെ ദേഹത്തും മുഖത്തുമൊക്കെ പാറക്കഷണം തെറിച്ചുവീണ് പരിക്കേൽക്കുന്നു എന്നുള്ളതാണ്. അതുകൊണ്ട് ഈ ഗ്രൗണ്ട് എത്രയുംപെട്ടെന്ന് ടാർ ചെയ്യാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. പൊതുമരാമത്തു വകുപ്പ് അൺഫിറ്റ് എന്ന് സർട്ടിഫൈ ചെയ്ത രണ്ട് ചെറിയ കെട്ടിടങ്ങൾ പൊളിച്ചു മാറ്റി ബസ്സുകൾക്ക് സ്റ്റേഷനിൽ പ്രവേശിക്കാൻ സൗകര്യമുണ്ടാക്കണം. അതുപോലെ ഓഫീസ് ജീവനക്കാർക്ക് സ്റ്റേഷനടുത്തുതന്നെ ഓഫീസ് കെട്ടിടം നിർമ്മിച്ച് നൽകാത്തതുമൂലം അവർക്ക് ബുദ്ധിമുട്ട് അനുഭവപ്പെടുന്നു. ഓഫീസ് കെട്ടിടം പണിയുന്നതിന് ഒരു പ്രൊപ്പോസലുണ്ടായിരുന്നു. ആ പ്രൊപ്പോസൽ നടപ്പിലാക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണം. കൂടുതൽ ജീവനക്കാർ അവിടെ നിയമിക്കണം. പുതിയ ബസ്സ് സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിക്കുന്നതിന് നാട്ടുകാരുടെ നിവേദനങ്ങൾ ധാരാളമുണ്ട്. അവ ദയവായി പരിഗണിക്കണം. ഇരുപത്തിനാലു ബസ്സുകൾ കൂടി കിളിമാനൂർ ഡിപ്പോയ്ക്ക് അനുവദിച്ചുകൊണ്ട് ആ ഡിപ്പോയുടെ ശോച്യാവസ്ഥ എത്രയുംവേഗം പരിഹരിക്കണമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

വനവും ഗതാഗതവും വകുപ്പുമന്ത്രി ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : സർ, കിളിമാനൂർ ഡിപ്പോയിലെ പ്രശ്നങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗംതന്നെ പല തവണ എനോട് സംസാരിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്; എനിക്ക് പ്രശ്നങ്ങൾ നേരിട്ട് അറിയാവുന്നതുമാണ്. കിളിമാനൂർ കെ.എസ്.